

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

Control pedal unit for a vehicle

Patent Number: ■ US5855146
Publication date: 1999-01-05
Inventor(s): PAPENHAGEN DIETER (DE); LOECHLE MANFRED (DE); MEYER THORSTEN (DE)
Applicant(s):: DAIMLER BENZ AG (DE)
Requested Patent: ■ DE19531733
Application Number: US19960692497 19960805
Priority Number (s): DE19951031733 19950829
IPC Classification: G05G1/14
EC Classification: B60K26/02, G05G1/14
Equivalents: ■ EP0787617, A3, B1

Abstract

In a vehicle control pedal unit comprising a mounting structure having a U-shaped mounting end with spaced parallel leg walls between which one end of a pedal lever having an eyepiece with an opening is pivotally supported, a bearing sleeve is disposed between the leg walls and extends through the eyepiece opening and a slide hub extends through the bearing openings in the leg walls and through the bearing sleeve and is interlocked with the bearing sleeve for retaining the bearing sleeve and the lever arm in position between the leg walls of the mounting structure.

Data supplied from the esp@cenet database - I2



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

12 Patentschrift
10 DE 195 31 733 C 1

51 Int. Cl.⁶:
B 60 K 26/02
G 05 G 1/14

21 Aktenzeichen: 195 31 733.5-21
22 Anmeldetag: 29. 8. 95
43 Offenlegungstag: —
46 Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 13. 2. 97

DE 195 31 733 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

73 Patentinhaber:

Mercedes-Benz Aktiengesellschaft, 70327 Stuttgart,
DE

72 Erfinder:

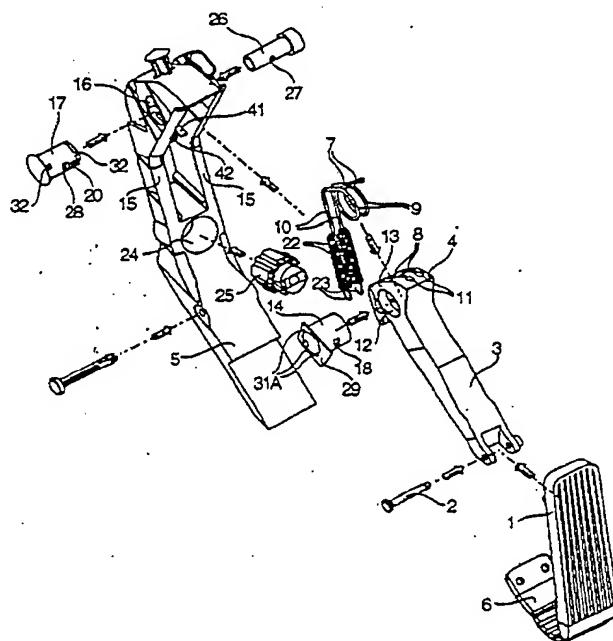
Papenhagen, Dieter, Dipl.-Ing. (FH), 71334
Waiblingen, DE; Löchle, Manfred, Dipl.-Ing. (FH),
70329 Stuttgart, DE; Meyer, Thorsten, Dipl.-Ing. (FH),
70736 Fellbach, DE

56 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:

DE	28 15 789 A1
DE	27 28 787 A1
EP	04 30 600 B1
EP	01 41 947 A2
WO	94 29 584 A1
JP	06-1 56 110 A

54 Fahrpedaleinheit für Fahrzeuge

57 Eine Fahrpedaleinheit für Fahrzeuge ist mit einem an
inem Pedalhebel befestigten Pedal versehen. Der Pedalhe-
bel ist auf der von dem Pedal abgewandten Seite über ein
Lagerauge drehbar in Lagerbohrungen gelagert. Wenigstens
eine auf den Pedalhebel einwirkende Rückzugsfeder ist
vorgesehen. Die Pedaleinheit besitzt einen modularen Auf-
bau, wobei in das Lagerauge des Pedalhebels zur Bildung
einer Lagerstelle eine Lagerhülse eingesetzt ist. Die Lager-
hülse ist zwischen zwei mit den Lagerbohrungen versehene
Schenkel eines Halters eingesetzt, der wenigstens über
einen Teilbereich im Querschnitt eine U-Form aufweist. Eine
Gleitbuchse ist durch die Lagerbohrungen in die Lagerhülse
gesteckt. Zur Positionierung und zur Verbindung von Pedal-
hebel und Halter sind Gleitbuchse und Lagerhülse durch
Rastverschlüsse verbunden.



DE 195 31 733 C 1

Die Erfindung betrifft eine Fahrpedaleinheit für Fahrzeuge nach der im Oberbegriff von Anspruch 1 näher definierten Art.

Eine gattungsgemäße Fahrpedaleinheit ist aus der WO 94/29584 A1 bekannt. Bei dieser Fahrpedaleinheit ist benachbart zum Lagerauge des Pedalhebels zur Bildung einer Lagerstelle eine Lagerhülse eingesetzt, wobei die Lagerhülse zwischen zwei mit Lagerbohrungen versehenen Schenkeln eines Halters eingesetzt ist, welcher eine U-Form aufweist.

Fahrpedaleinheiten sind auch aus der DE 28 15 769 A1 bzw. der DE 27 28 787 A1 bekannt. Aus der EP 0 430 600 B1 ist ebenfalls eine Fahrpedaleinheit für Fahrzeuge mit einem Pedal und einem damit verbundenen Pedalhebel bekannt. Eine spiralförmige Rückstellfeder wirkt dabei auf den Pedalhebel, um diesen in Leerlaufstellung zu bringen. Die bekannten Fahrpedaleinheiten sind an einer Halterung in einer Fahrzeugwand befestigt.

Die bekannten Fahrpedaleinheiten sind jedoch relativ kompliziert mit einer Vielzahl von Bauteilen aufgebaut. Die Fahrpedaleinheit muß bei dem Zusammenbau des Fahrzeuges entsprechend aus mehreren Einzelteilen zusammenmontiert werden.

Der vorliegenden Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, die eingangs erwähnten Nachteile des Standes der Technik zu vermeiden, insbesondere eine Fahrpedaleinheit zu schaffen, die für eine rationelle Serienfertigung, insbesondere auch für eine Vormontage, geeignet ist. Dabei soll nach Möglichkeit auch weitgehend die alte bekannte Kinematik übernehmbar sein und eine Eignung für eine elektronische bzw. elektrische Weiterleitung der Impulse an den Verbrennungsmotor statt einer Seilzugverbindung gegeben sein.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die im Anspruch 1 genannten Merkmale gelöst.

Durch den beschriebenen modularen Aufbau mit einem Pedal, einem Pedalhebel und deren gemeinsame Lagerung in einem Halter, wobei auch ein oder mehrere erforderliche Rückzugsfedern in diese Einheit integriert werden können, ist eine einfache Vormontage der gesamten Fahrpedaleinheit möglich, insbesondere durch die erfindungsgemäß vorgesehenen und montierten Bauteile.

Hiernach ist es lediglich erforderlich, den Halter an einer vorbestimmten Stelle im Fahrzeug, was im allgemeinen die Spritzwand ist, zu befestigen. Mit dieser Befestigung ist die gesamte Fahrpedaleinheit funktionsfähig. Dabei kann auch grundsätzlich die gleiche Fahrpedaleinheit sowohl für einen Motor mit einem Schaltgetriebe als auch für ein Automatikgetriebe vorgesehen werden. Anstelle eines einfachen Endanschlages für ein Schaltgetriebe, der in dem Halter vorgesehen werden kann, ist bei einem Automatikgetriebe an dieser Stelle ein Kick-down-Schalter montierbar.

Vorteilhafte Weiterbildungen und Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen und aus dem prinzipiell nachfolgend anhand der Zeichnung beschriebenen Ausführungsbeispiel.

Es zeigt:

Fig. 1 die erfindungsgemäße Fahrpedaleinheit in einer Explosionsdarstellung;

Fig. 2 eine Seitenansicht der Fahrpedaleinheit nach der Fig. 1, teilweise im Schnitt; und

Fig. 3 eine vergrößerte perspektivische Darstellung des Halters und der Verbindungsteile vor der Verbin-

dung mit dem Pedalhebel.

Ein Pedal 1 ist in bekannter Weise über eine Steckverbindung 2 mit einem Pedalhebel 3 verbunden. Der Pedalhebel 3 ist über ein Lagerauge 4 auf der von der Steckverbindung 2 abgewandten Seite schwenkbar mit einem Halter 5 verbunden. Auf der von der Lagerstelle des Halters 5 abgewandten Seite kann das Pedal 1 noch über ein gelenkiges Verbindungsteil 6 mit dem Halter 5 verbunden sein. In einem Teilbereich der äußeren Umfangswand des Lagerauges 4 sind zwei parallel nebeneinander angeordnete Teilumfangsschlitze 8 angeordnet. Durch die Teilumfangsschlitze 8 werden Schlingen bzw. Schlaufen 9 von Seilzügen 10 geschoben. Die Enden der Seilzüge 10, die mit Nippeln 7 versehen sind, werden in entsprechend angepaßte Aussparungen 11 des Lagerauges 4 eingesetzt. Das Lagerauge 4 ist auf seiner inneren Umfangswand bzw. in der Bohrung mit zwei Umfangsnuten 12 versehen, die teilweise mit den Teilumfangsschlitzen 8 fluchten. In die Umfangsnuten 12 werden die beiden Schlaufen 9 der beiden Seilzüge 10, die von außen her durch die Teilumfangsschlitze 8 eingeschoben wurden, eingelegt. Die beiden wieder aus den Teilumfangsschlitzen 8 herausgeführten Teile der beiden Seilzüge 10 werden in Rillen über einen rückwärtigen Teil des Lagerauges 4 geführt, der in Form eines Nockens 13 ausgebildet ist.

Nach dem Einlegen der Seilzüge 10 in die innere Umfangsnut 12 wird in die Bohrung des Lagerauges 4 eine feststehende Lagerhülse 14 eingeschoben. Die Lagerhülse 14 wirkt als eine Art Reibbuchse zwischen den eingelegten Seilschlaufen 9 und der inneren Umfangswand des Lagerauges 4. Die Lagerhülse 14 besitzt eine axiale Länge, die etwas größer ist als die Breite des Lagerauges 4. Auf diese Weise wird sie unter einer Klemmwirkung und damit spiel frei zwischen zwei Schenkeln 15 des wenigstens über einen Teilbereich im Querschnitt eine U-Form aufweisenden Halters 5 geklemmt. Durch sich gegenüberliegende Lagerbohrungen 16 in den Schenkeln 15 und durch die Lagerhülse 14 wird zur Montage eine Gleitbuchse 17 geschoben.

Für eine genaue Positionierung eines Fensters 18 in der Lagerhülse 14, durch das ein Mitnahmestift 19 gesteckt ist, ist die Lagerhülse 14 auf einer Stirnseite mit einer rahmenartigen Erweiterung 29 versehen, damit bei der Montage der Lagerhülse 14 nebst Pedalhebel 3 das Fenster 18 die für die Montage des Mitnahmestiftes 19 geeignete Position erhält.

Damit die gewünschte Position beibehalten und eine geforderte Zuordnung eingehalten wird, ist die Gleitbuchse 17 auf ihrem Umfang mit aus dieser herausragenden Lappen 20 und Nasen 32 versehen, wobei die Lappen 20 an ihren vorderen Enden mit Rastnasen 20A versehen sind. An die Größen der Nasen 32 angepaßte Aussparungen 21 und 31A befinden sich in den Lagerbohrungen 16 und in der inneren Umfangswand der Lagerhülse 14. Wird für eine Verbindung des Pedalhebels 3 mit dem Halter 5 die Gleitbuchse 17 eingeschoben, so kann dies nur in einer bestimmten Position erfolgen, wobei die Lappen 20 in die entsprechenden, asymmetrisch angeordneten Nuten 31 der Lagerhülse 14 in Form von Rastverschlüssen einrasten. Im montierten Zustand kommen die Nasen 32 in den Aussparungen 31A der Lagerhülse 14 und in den Aussparungen 21 der Lagerbohrung 16 zum Ruhen. Auf diese Weise sind sowohl die Lagerhülse 14 als auch die Gleitbuchse 17 drehfest mit dem Halter 5 verbunden.

Die von den Enden mit den Nippeln 7 abgewandten Enden der Seilzüge 10 sind mit Rückzugsfedern 22, die

spiralförmig ausgebildet sind, verbunden. Die Rückzugsfedern 22 sind mit Haken 23 in beliebiger Weise unter einer entsprechenden Vorspannung in eine Querwand 33 des Halter 5 eingehängt.

In eine Bohrung 24 des Halter 5 wird bei einem Automatikfahrzeug ein Kick-down-Schalter 25 eingesetzt.

Wie aus der Fig. 2 ersichtlich ist, ist die Fahrpedaleinheit nach dem Ausführungsbeispiel für eine elektronische bzw. elektrische Verbindung mit dem Fahrzeug vorgesehen. Zu diesem Zweck wird in die Gleitbuchse 17 auf der von der Einschubseite der Gleitbuchse 17 abgewandten Seite aus eine Geberwelle 26 eingeschoben. Die Geberwelle 26 kann mit einem Ringmagnet versehen sein und in bekannter Weise durch eine entsprechende Verdrehung die jeweilige Stellung des Pedales 1 elektrisch bzw. elektronisch an den Fahrzeugmotor weitermelden. Die Geberwelle 26 kann als Potentiometerantriebswelle oder auch als Hallgeberantriebswelle in bekannter Weise ausgebildet sein.

Zur Verbindung mit dem Pedalhebel 3 dient der Mitnahmestift 19, der z. B. als Raststift oder als Gewindestift ausgebildet sein kann, welcher entsprechend in die Geberwelle 26 einrastet oder in eine entsprechende Gewindebohrung 27 in der Umfangswand der Geberwelle 26 eingeschraubt wird. Das andere Ende des Mitnahmestiftes 19 ist in einer Bohrung des Pedalhebels 3 fest angeordnet. Zur Durchführung des Mitnahmestiftes 19 und damit zur drehfesten Verbindung mit dem Pedalhebel 3 muß selbstverständlich auch die Gleitbuchse 17 mit einem Fenster 28 versehen sein, das mit dem Fenster 18 in der Lagerhülse 14 fluchtet.

Die beiden Rückzugsfedern 22 wirken in Verbindung mit den Seilzügen 10 als eine Art Seilbremse und geben damit dem Fahrer beim Gasgeben ein entsprechendes Fahrgefühl.

Die Größe der beiden Fenster 18 und 28 ist so zu wählen, daß sich der Mitnahmestift 19 und damit der Pedalhebel 3 frei zwischen einem oberen Anschlag, der den Leerlaufanschlag darstellt, und einem unteren Anschlag, der den Vollaanschlag darstellt, bewegen kann.

Die Gleitbuchse 17 hat eine Doppelfunktion, nämlich für die Lagerhülse 14 dient sie als Montage- und Verschlupfbuchse und für die Geberwelle 26 als Gleitbuchse. Die Gleitbuchse 17 hält die Lagerhülse 14 drehmomentfest und sichert sie gegen ein Herausziehen.

Wie ersichtlich werden Pedalhebel 3 und Halter 5 als vormontierte Einheit auf einfache Weise durch Rastverschlüsse bzw. klipsartig über die Lagerhülse 14 und die Gleitbuchse 17 miteinander verbunden, wobei dabei auch die beiden Seilzüge 10 mit ihren Rückzugsfedern 22 bereits ebenfalls in die Einheit integriert sind. Dies bedeutet, es ist lediglich noch erforderlich, an geeigneten Stellen den Halter 5 mit dem Fahrzeug, z. B. an der Spritzwand, zu verbinden.

Der Halter 5 kann beispielsweise auch mit einem hängenden Fahrpedal, also einem Fahrpedal ohne untere Verbindung zum Fahrzeugboden bzw. zum Halter 5, verbunden sein.

Patentansprüche

1. Fahrpedaleinheit für Fahrzeuge mit einem an einem Pedalhebel befestigten Pedal, wobei der Pedalhebel auf der von dem Pedal abgewandten Seite über ein Lagerauge drehbar in Lagerbohrungen gelagert ist, wobei wenigstens eine auf den Pedalhebel einwirkende Rückzugsfeder vorgesehen ist,

wobei in das Lagerauge des Pedalhebels zur Bildung einer Lagerstelle eine Lagerhülse eingesetzt ist, und mit einem modularen Aufbau, wobei die Lagerhülse zwischen zwei mit den Lagerbohrungen versehene Schenkel eines Halter 5 eingesetzt ist, der wenigstens über einen Teilbereich im Querschnitt eine U-Form aufweist, gekennzeichnet dadurch, daß

- a) eine Gleitbuchse (17) durch die Lagerbohrungen (16) und durch die Lagerhülse (14) gesteckt ist,
- b) zur Positionierung und zur Verbindung von Pedalhebel (3) und Halter (5) Gleitbuchse (17) und Lagerhülse (14) durch Rastverschlüsse (20, 31) verbunden sind.

2. Fahrpedaleinheit nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Rastverschlüsse elastische Lappen (20) aufweisen, die aus der Umfangswand der Gleitbuchse (17) ragen, wobei die Lappen (20) in daran angepaßte, in der inneren Umfangswand der Lagerhülse (14) angeordnete Nuten (31) einrasten.

3. Fahrpedaleinheit nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß in wenigstens einer der Lagerbohrungen (16) des Halter (5) zur genauen Positionierung der Gleitbuchse (17) Aussparungen (21) angeordnet sind, die an die Nasen (32) angepaßt sind.

4. Fahrpedaleinheit nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Lagerhülse (14) mit Klemmung zwischen die beiden Schenkel (15) des Halter (5) eingesetzt ist.

5. Fahrpedaleinheit nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Lagerhülse (14) und die Gleitbuchse (17) am Umfang mit Fenstern (18, 28) versehen sind, die miteinander fluchten, daß in die Gleitbuchse (17) eine Geberwelle (26) mit elektrische Signale erzeugenden Gliedern für die Elektronik des Fahrzeuges eingesetzt ist, und daß die Geberwelle (26) über einen durch die Fenster (18, 28) ragenden Mitnahmestift (19) mit dem Pedalhebel (3) verbunden ist.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

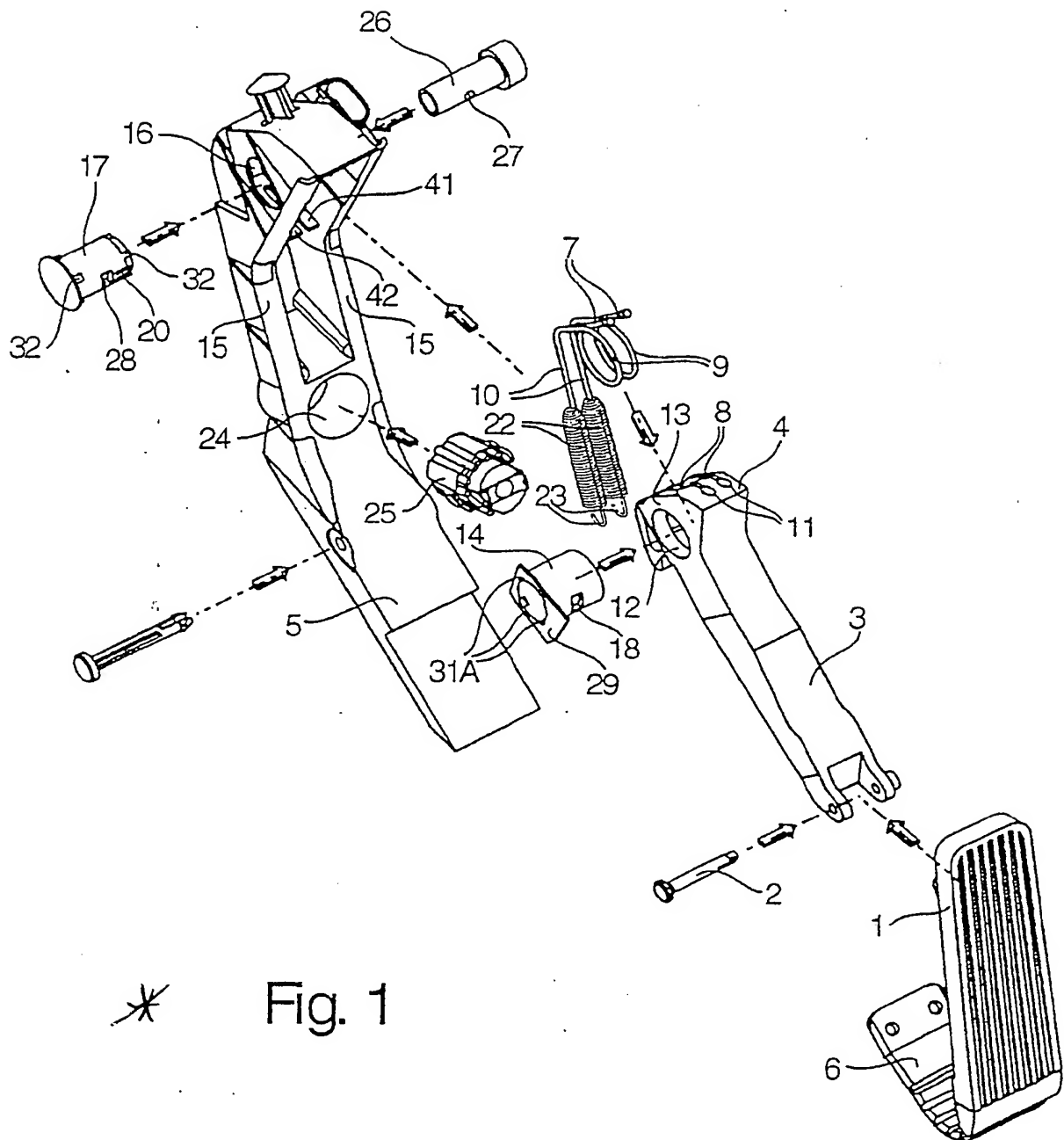


Fig. 1

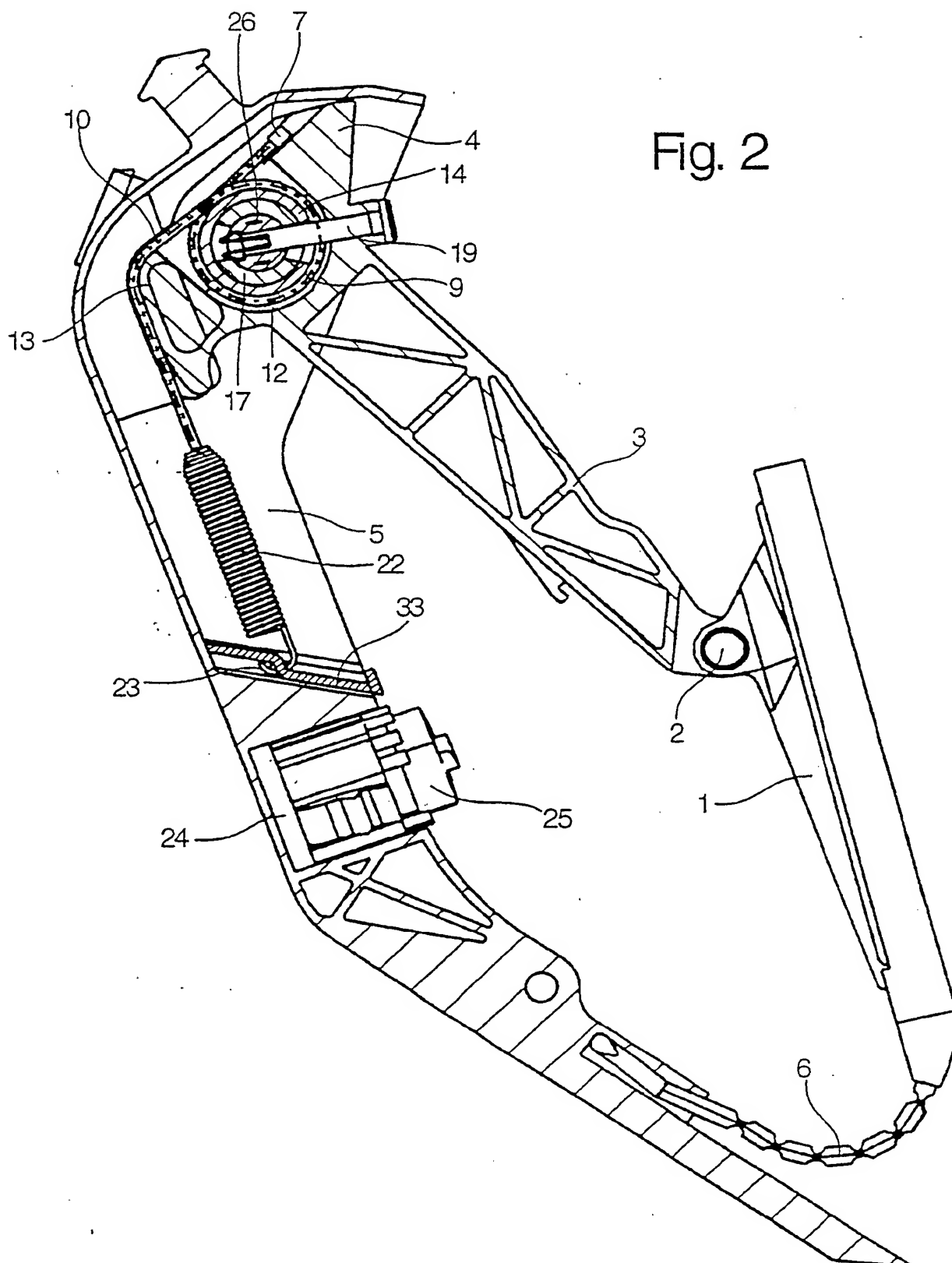


Fig. 2

Fig. 3

